

URAL テレスコ・ドラムブレーキモデル

フロントブレーキパネルの固定最適化（ウラル ブレーキパネルモディファイ）

ドラムブレーキのシューが装着されているブレーキパネルは制動時に大きな力が掛かるため確実に固定される必要があります。トルクロッドと呼ばれる回転止めが装着されているモデルや U R A L のようにファイナルギアケース（後輪）に組み込まれているタイプではトルクロッドは省かれています。前輪テレスピックモデルはフォークアウターチューブにブレーキパネルを嵌めこむ設計になっているため後輪と同じくトルクロッドは省かれています。しかしフォークチューブの嵌めこみ部分は機械加工されていないため個体差によってガタツキのあるものや逆にアクスルシャフトを締め込むとブレーキパネルが押されてライニング当り面が変化してブレーキ性能が低下するケースも考えられます。

回り止め部（ブレーキパネル）のクリアランスが大きいと・・・

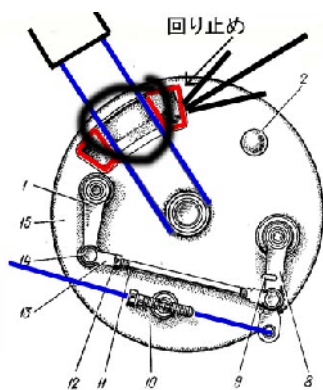
アクスルが正しく締め込まれていても制動時の反トルクでパネルがズれる、時間の経過とともにアクスルが緩んだ状態と同じになり、ホイールのガタつき、ハンドリングの悪化、制動時の違和感、ブレーキパネルの共回りによるホイールロックなどに発展する恐れがあります。

安全のため、アクスルシャフトやクランプボルトを確実に締め込むことはもちろんですが回り止め部にクリアランスがある場合は隙間を除去すればハンドリングの安定にもつながります。

下記は最適化のヒントです。

金属パテとも呼ばれるエポキシパテを説明書通りに十分に練り、うどん状にして回り止め部に並べます。パテが柔らかいうちにホイールを組み込み、アクスルを規定通り締め込みます。

回り止め部からはみ出たパテは竹べらなどで取り除きます。ブレーキの引き摺りの有無、ブレーキレバーのアソビ調整を行い、走行は充分乾燥硬化してから行います。



http://www.iwatasanshou.co.jp/goods/mainte/200205_putty_EP200.htm

URAL テレスコピックフォークモデル ブレーキパネル

